Цена номера 10 коп.
Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ПРАВДА

Орган Центр. Ком. и Моск. Ком. ВКП(б)

АПРЕЛЬ
21
1934 г.
СУББОТА.
№ 110 (5996).

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА (слева направо): тт. ЛЯПИДЕВСКИЙ, ЛЕВАНЕВСКИЙ, МОЛОКОВ, КАМАНИН, СЛЕПНЕВ, ВОДОПЬЯНОВ, ДОРОНИН.

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Принята радиограмма:

— «Челюскин» затонул, раздавленный дрейфующими льдами Полярного моря. Экипаж высажен на лед. Шмидт.

Ни минуты раздумья. Надо спасать. Правительство создает специальную комиссию под руководством тов. **Куйбышева.** Достойные сыны нашей великой родины — ее лучшие пилоты — по зову сердца правительства самоотверженно ринулись в бой с суровой полярной стихией, жестокими морозами, пургой и вековыми ледяными торосами. Весь мир напряженно следил за тем, как километр за километром отвоевывали советские летчики преодоления беспримерные преграды на пути к лагерю, где день за днем с неутихающей энергией и бодростью сами челюскинцы боролись со льдами. И вот — все спасены.

Сегодня страна венчает славой героев этой эпопеи, которая навсегда останется образцом исключительного мужества и организованности. Семь летчиков, — имена их хорошо знает страна: **Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин,** — получают огненное звание героев Советского Союза. Высокая честь!

Герой Советского Союза — это человек беспредельно преданный нашей родине и великому историческому делу, которое она осуществляет под руководством партии Ленина, под руководством Ленинского Центрального Комитета и вождя всех трудящихся товарища **Сталина.** В вечность канула рабское прошлое страны. Освобожденная от ярма эксплуатации, она стала страной индустриальной, страной непобедимой. Пилоты советского воздушного флота героическим спасением челюскинцев показали что в любую минуту, они готовы принять любое, самое сложное задание партии и правительства.

Герой Советского Союза — это человек отважный и мужественный, выполняющий порученное ему дело до конца, какому бы риску он ни подвергался. Пилоты советского воздушного флота спасением челюскинцев показали отвагу, граничащую с героизмом самых ожесточенных боев. Опасности не устрашали их. Они неуклонно стремились к цели — к далекому, затерянному во льдах, своей беспомощностью отчаянному лагерю и достигли его.

Герой Советского Союза — это человек, который не только не страшится опасностей, но умеет их побеждать. Пилоты советского воздушного флота показали непревзойденное умение владеть таким сложным орудием техники, как самолет. Трудности не остановили их. Впервые в большой зимой совершили гигантский перелет из Хабаровска (5 000 километров) по ядру исследованных почти не оборудованной трассе и преодолели Анадырский хребет, т. е. совершили подвиг, сам по себе являющийся блестящим успехом авиации. Тут же, без отдыха и сна, они приняли участие в тягчайшем спасении челюскинцев **Комарии** и **Молокова,** прилетев на Амгуэмскую, по нескольку раз в день совершали маршрут в лагерь, вертолетом спускались в кратеры с небольшого аэродрома, которым ежечасно угрожали смертельные трещины!

После того как Ляпидевский, превосходная опасность, с искусством, поражающим мир, посадил в лагерь и вывез оттуда 12 женщин и детей, пилоты в несколько дней доставили на материк свыше 90 челюскинцев. А сколько понадобилось бы на это дней, а часов, если бы каждый летчик поднимал детей не в двухместном истребителе, где каждый килограмм по трудности равен ста!

В первой шеренге нашей авиации стоят теперь семь доблестных пилотов, семь отважных и неустрашимых, награжденных высшей степенью отличия — званием Героев Советского Союза. Они оправдали надежды страны Великий вождь и учитель — товарищ **Сталин,** руководители партии и правительства от имени страны обратили к ним слова восхищения. Орден Ленина украсит их грудь. На монументе высекут их имена. Советская авиация вырастила этих героев — честь и хвала ей! Она вырастила сотни и тысячи людей самоотверженных и отважных, знающих свое дело, беззаветно преданных своей родине и делу социализма.

Орденом Ленина награжден и экипаж самолетов, принявших участие в спасении челюскинцев. **Бортмеханикам** принадлежит в этом немалая заслуга. В труднейших условиях Арктики они обеспечили безотказную работу моторов, полную исправность самолетов, боевую готовность их к полетам. Они и сами участвовали в трудных и опасных рейсах. В составе экипажа среди шестнадцати — бортмехаников Левашов и **Артемтет** американцы, граждане США.

Какая еще страна, кроме СССР, представляет столь обширную арену деятельности, такую неисчерпаемую возможность проявить себя людям науки, техники, культуры! Недаром в дни спасения челюскинцев иностранный специалист московского завода «Серп и молот», красноармеец эскадрильи Мокгеу обратился к советским пилотам с письмом, которое заслуживает самой широкой известности. Вот оно:

«Глубоко горит и восхищен необыкновенным героизмом и отвагой спасателей челюскинцев. Я горжусь тем, что нахожусь в стране и среди людей, где родятся подобные герои. Вы бы счастливо лично и крепко пожать руку героям. Прошу передать им горячий привет».

Привет Моккера сливается с бесчисленным количеством приветствий, обращенных к героям челюскинской эпопеи, так же как слит воедино их **труд,** познавший нашу страну на самый высокий уровень техники и культуры.

Отряд советских полярников во главе с тов. Шмидтом совершивший труднейший арктический поход в особо опасных ледовых условиях этого года, внес свой немалый вклад в это общее дело. Гибель корабля не сопровождалась гибелью экспедиции. Челюскинцы провели в ледяном плену два полных месяца, но сохранили научные материалы, ценнейшие результаты долгих наблюдений, сохранили все, что могли спасти. Они сохранили и свою энергию, настойчивость, бодрость, неизменный пыл полярных исследователей. В телеграмме тт. **Сталину, Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Жданову,** они сообщили о готовности снова отдать свои силы за последней каплей по первому призыву на любой подвиг для блага социалистического строительства. И страна вручает им сегодня заслуженную высокую награду — ордена Красной Звезды.

На предстоящей льдине Полярного моря, которая служила пристанищем экипажу «Челюскина» остались только пустые, полуразрушенные бараки. Вслушайтесь в голоса, они скоро смогут их покрыть в пыль. пурга занесет высоким снежным пластом, поздней арктической весной обломки баранов проявятся в трещины и полыньи. Но челюскинцы не одиноки — они на берегу советской земли. Спасены все! Радостно была встречена эта весть. Желанием дальше и дальше крепить могущество и силу, благосостояние и культуру советской страны встретит трудящиеся сегодняшние постановления правительства.

И на первомайских демонстрациях на победных красных знаменах будут ярко гореть лозунги ленинского Центрального Комитета:

— Привет челюскинцам, доблестным бойцам полярного похода!

— Привет героям-летчикам, спасшим челюскинцев!

О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ тт. УШАКОВА Г. А., ПЕТРОВА Г. Г., ГАЛЬШЕВА В. Л., ПИВЕНШТЕЙНА Б. А., БАСТАНЖИЕВА Б. В. И ДЕМИРОВА И. М.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР **постановляет:**

1. За исключительно умелую организацию дела спасения челюскинцев с максимальным использованием всех наличных местных средств и правильную расстановку лучших летных сил, что в итоге обеспечило успешное, без единой человеческой жертвы, разрешение поставленных Правительством Союза ССР задач по спасению со льдов Ледовитого океана экспедиции челюскинцев, а также за проявление личного мужества и настойчивости в достижении конечной цели, — наградить орденом Красной Звезды:

1. **Ушакова Г. А.** — уполномоченного Правительственной Комиссии по спасению челюскинцев.
2. **Петрова Г. Г.** — председателя Чрезвычайной Тройки по спасению челюскинцев
3. **Гальшева В. Л.** — летчика.
4. **Пивенштейна Б. А.** — летчика.
5. **Бастанжиева Б. В.** — летчика.
6. **Демирова И. М.** — летчика.

2. Выдать **Ушакову Г. А., Петрову Г. Г., Гальшеву В. Л., Пивенштейну Б. А., Бастанжиеву Б. В. и Демирову И. М.** единовременную денежную награду в размере полугодового получаемого оклада содержания.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль. 20 апреля 1934 г.

О присвоении звания ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА летчикам, осуществившим спасение челюскинцев.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Отмечая беспримерную героическую работу летчиков, осуществивших спасение челюскинцев, — Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР **постановляет:**

Присвоить звание ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА —

ЛЯПИДЕВСКОМУ А. В.
ЛЕВАНЕВСКОМУ С. А.
МОЛОКОВУ В. С.
КАМАНИНУ Н. П.
СЛЕПНЕВУ М. Т.
ВОДОПЬЯНОВУ М. В.
ДОРОНИНУ И. В.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль. 20 апреля 1934 г.

О награждении орденом ЛЕНИНА непосредственных участников спасения челюскинцев.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР **постановляет:**

1. За умелое использование достижений советской авиации в малоизученных условиях Ледовитого океана, за исключительно инициативную, четкую и самоотверженную работу, обеспечившую успешное выполнение операций по спасению челюскинцев — наградить орденом Ленина летчиков:

Ляпидевского А. В.
Леваневского С. А.
Молокова В. С.
Каманина Н. П.
Слепнева М. Т.
Водопьянова М. В. и
Доронина И. В., а также обеспечивших надежную работу моторов в перелетах на лыжах для снятия челюскинцев, — борт-механиков и летчиков-наблюдателей:

Петрова Л. В. — летчика-наблюдателя.
Руковского М. А. — борт-механика.
Леварн Уильям — борт-механика, гражданина Соединенных Штатов Америки.
Пилютова П. А. — борт-механика.
Девятникова И. Г. — техника.
Шелыгинова М. П. — штурмана.
Грибанина Г. В. — борт-механика.
Клайд Армитет — борт-механика, гражданина Соединенных Штатов Америки.
Александрова В. А. — борт-механика.
Ратушкина М. Л. — борт-механика.
Разина А. К. — ст. техника.
Сазина Я. Г. — борт-механика.

2. Выдать награжденным настоящим постановлением единовременную денежную награду в размере годового получаемого оклада содержания.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва. Кремль.
20 апреля 1934 г.

О награждении орденом КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ участников полярного похода «Челюскина» в 1933—1934 г.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР **постановляет:**

1. За исключительное мужество, организованность и дисциплинированность, проявленные отрядом полярников во льдах Ледовитого океана в момент и после гибели парохода «Челюскин», обеспечившие сохранение жизни людей, сохранность научных материалов и имущества экспедиции, создавшие необходимые условия для оказания им помощи и спасения, — наградить орденом Красной Звезды:

1. **Шмидта О. Ю.** — начальника экспедиции.
2. **Воронина В. И.** — капитана «Челюскина».
3. **Боброва А. П.** — помощника начальника экспедиции.
4. **Кренкеля З. Т.** — старшего радиста экспедиции.
5. **Могилевича Б. Г.** — погибшего 13 февраля 1934 г. на «Челюскине».
6. **Гудима С. В.** — ст. помощника капитана «Челюскина».
7. **Маркова М. Г.** — 2-го помощника капитана.
8. **Виноградова Б. И.** — 3-го помощника капитана.
9. **Павлова В. В.** — дублера ст. помощника капитана.
10. **Матусевич Н. К.** — ст. механика.
11. **Тейкина Ф. П.** — 2-го механика.
12. **Пижитковского А. И.** — 3-го механика.
13. **Колесниченко А. С.** — практика-механика.
14. **Филиппова М. Г.** — практика-механика.
15. **Иванова В. В.** — радиста.
16. **Загорского А. А.** — боцмана.
17. **Шуша А. Д.** — плотника.
18. **Дурасова Г. И.** — матроса 1-го класса.
19. **Сергеева Я. В.** — » » »
20. **Ломоносова Н. М.** — » » »
21. **Синцова В. М.** — » » »
22. **Москалева Г.** — » » »
23. **Харкевича А. Е.** — матроса 2-го класса
24. **Миронова А. Е.** — » » »
25. **Баранова Г. С.** — » » »
26. **Ткач М. К.** — » » »
27. **Баркина В. Ф.** — машиниста 1-го класса.
28. **Фетина С. Ф.** — » » »
29. **Мартисова Л. Д.** — » » »
30. **Петрова П. И.** — 4-го механика.
31. **Нестерова И. С.** — машиниста 2-го класса.
32. **Апонина Л. П.** — » » »
33. **Задорова В. А.** — кочегара 1-го класса.
34. **Румянцева И. О.** — » » »
35. **Киселева С. Н.** — » » »
36. **Марисва Е. Л.** — » » »
37. **Агафонова А. Н.** — » » »
38. **Громова В. И.** — » » »
39. **Паршинского В. Л.** — » » »
40. **Ульева А. Г.** — » » »
41. **Бутакова Н. С.** — » » »
42. **Кунушкина Б. А.** — » » »
43. **Ем лина Г. П.** — » » »
44. **Сергеева Ф. С.** — кока.
45. **Морозова Ю. С.** — повара.
46. **Козлова Н. С.** — пом. повара.
47. **Агапова В. М.** — пекаря.
48. **Горкую А. А.** — уборщицу.
49. **Буркову Е. Н.** — »
50. **Мыслакевскую Т. А.** — »
51. **Рудас А. И.** — »
52. **Литкуна В. С.** — уборщика.
53. **Мальковского И. И.** — кочегара 2-го класса.
54. **Лескова А. Е.** — матроса 1-го класса.
55. **Копусова И. А.** — зам. нач. экспедиции.
56. **Баевского И. Л.** — » » »
57. **Ганнель Я. Я.** — геодезиста.
58. **Лобза П. Г.** — гидрохимика.
59. **Стрелкова В. С.** — зоолога.
60. **Шпаковского Н. Н.** — зародога.
61. **Ширшова П. П.** — гидробиолога.
62. **Фаминова И. Г.** — инженера-физика.
63. **Хмызникова П. К.** — гидрографа.
64. **Новицкого П. К.** — фотографа.
65. **Иванова А. М.** — моториста.
66. **Решетникова Ф. П.** — художника.
67. **Шафрана А. М.** — кино-оператора.
68. **Громова Б. В.** — корреспондента «Известий ЦИК СССР и ВЦИК».
69. **Семенова С. А.** — секретаря экспедиции.
70. **Кащеля А. А.** — зав. буфетом.
71. **Герлеева В. Р.** — подрывника.
72. **Бабушкина М. С.** — пилота.
73. **Валавина Г. С.** — борт-механика.
74. **Расе П. Г.** — инженера.
75. **Шульмин И. П.** — студента-исследователя.
76. **Буйко П. С.** — начальника станции на о. Врангеля.
77. **Буйко (Кожину) Л. Ф.**
78. **Васильева В. Г.** — геодезиста.
79. **Васильеву Д. И.**
80. **Комова Н. Н.** — ст. метеоролога.
81. **Комову О. Н.** — метеоролога.
82. **Белопольского Л. О.** — биолога.
83. **Сушкину А. П.** — аэролога.
84. **Никитина К. А.** — врача.
85. **Погосова А. Е.** — ст. механика.
86. **Гурсвича В. Е.** — радиста.
87. **Прокоповича Е. С.** — зав. факторией.
88. **Иванова С. А.** — радиста.
89. **Зверева А. И.** — кока.
90. **Комина К. Ф.** — слухтеля.
91. **Рыцк В. И.** — геолога.
92. **Рыцк З. А.**
93. **Ремова В. А.** — главн. инженера.
94. **Николаева И. К.** — почтальона.
95. **Березина М. И.** — »
96. **Березина Д. И.** — »
97. **Серокина П. Н.** — плотника.
98. **Сиворцева Ф. Я.** — »
99. **Баранова В. М.** — »
100. **Кулина К. Н.** — »
101. **Кудрявцева Д. И.** — »
102. **Верхнина П. И.** — »
103. **Голубева В. С.** — »
104. **Югансва А. И.** — »

2. Выдать всем челюскинцам (ст. 1) единовременную денежную выплату в размере полугодового оклада получаемого содержания.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль.
20 апреля 1934 г.

Фотомонтаж Г. КЛУЦИС. 34 к.

На снимках—группа челюскинцев (слева направо): 1-й ряд — тт. Шмидт, Воронин, Бобров, Кренкель; 2-й ряд — тт. Марков М. Г., Загорский, Бевский, Баркин, Дурасов, Решетников, Копусов, Бабушкин; 3-й ряд — тт. Сушкина, Баранов, Паршинский, Васильева, Никитин, Ширшов, Валавин, Виноградов, Шафран; 4-й ряд — тт. Буйко с дочерью Аллой, Васильев, Семенов, Лесков, Погосов, Белопольский, Бутаков, Иванов.

О возведении монумента в память полярного похода „Челюскина" 1933—1934 года.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР **постановляет:**

В память полярного похода «Челюскина» 1933—1934 года, протекавшего в чрезвычайно трудных условиях во льдах Ледовитого океана, окончившегося 13 февраля 1934 года гибелью парохода «Челюскин», раздавленного льдами, последовавшего за этим мужественного пребывания участников похода в течение двух месяцев на льдинах, в «лагере Шмидта», героизма при ведении и завершении работ по спасению участников экспедиции, ее научных материалов и имущества, завершенных 13 апреля 1934 года, — воздвигнуть в г. Москве монумент.

Для выбора места возведения монумента, разработки проекта и организации работ по его постройке, образовать Правительственную Комиссию под председательством тов. Куйбышева В. В., в составе тт. Енукидзе А. С. и Булганина Н. А.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль, 20 апреля 1934 г.

ПРИВЕТ ЧЕЛЮСКИНЦАМ, ДОБЛЕСТНЫМ БОЙЦАМ ПОЛЯРНОГО ПОХОДА! ПРИВЕТ ГЕРОЯМ-ЛЕТЧИКАМ, СПАСШИМ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ!

(Из первомайских лозунгов ЦК ВКП(б).

БОРТМЕХАНИКИ.

М. А. РУКОВСКИЙ.

Сольвецкий рабочий. Сейчас—старший авиотехник звена одной из эскадрилий воздушного флота РККА. В 1924 году вступил в Красную Армию добровольцем, в 1926 году окончил школу авиатехников, в 1929 году— [illegible] 1928 г. В спасении челюскинцев участвовал на борту самолета Ляпидевского.

Л. В. ПЕТРОВ.

В спасении челюскинцев участвовал в качестве летчика-наблюдателя на борту самолета Ляпидевского. Родился в 1908 г. в Смоленске. [illegible] С 1927 по 1930 г. [illegible]

П. А. ПИЛЮТОВ.

Активно участвовал в переброске челюскинцев в качестве механика на борту самолета Молокова. П. А. Пилютов родился в 1906 г. [illegible] эскадрильи воздушного флота РККА.

И. Г. ДЕВЯТНИКОВ.

Родился в 1910 г. [illegible] эскадрильи воздушного флота РККА. В Армии—с 1931 г. [illegible]

М. П. ШЕЛЫГАНОВ.

Матвей Петрович Шелыганов—штурман авиазвена, старший летчик-наблюдатель [illegible] Родился в 1907 г. [illegible] В Красной Армии—с 1928 г. [illegible]

Г. В. ГРИБАКИН.

Гордей Васильевич Грибакин родился в 1909 году [illegible] Член ВКП(б) с 1931 г. [illegible]

В. А. АЛЕКСАНДРОВ.

[illegible]

М. Л. РАТУШКИН.

Родился в 1905 году в [illegible]

Я. Г. САВИН.

Родился в 1905 г. [illegible] курсы мотористов и сейчас является авиотехником и начальником моторного цеха N-ской эскадрильи воздушного флота РККА.

Под командой пилота **Доронина** тов. Савин сделал один рейс в лагерь Шмидта.

Доронин преодолевает тайгу и горы.

[illegible] тропами, от Хабаровска до полярного моря пробился самолет отважного летчика Доронина. Героика нашего времени оказалась выше полярных хребтов, закрытых туманами и снегопадами.

МАКС ЗИНГЕР.

КОМАНДОР ИЗ ДАЛЕКОЙ „СИБЕРИИ“.

(Из воспоминаний летчика СЛЕПНЕВА).

В 1930 году летчик Слепнев принимал участие в поисках погибших на Чукотке американцев—летчика Эйельсона и бортмеханика Борланда. Кроме тов. Слепнева в розысках приняли участие американские летчики Ионг, Кроссен и Гильом. После нахождения тел погибших из США прилетел на место поисков капитан Пат Рид для вручения т. Слепневу телеграммы из Вашингтона с просьбой сопровождать тела погибших до Фербенкса.

Ниже приводим отрывок из воспоминаний тов. Слепнева о его полете в Америку.

Отлет назначен на 1 марта. Американец Ионг на «Ферчайльде», Гильом на легком разведчике, я на своем «Юнкерсе» улетаем в Америку. Галышев забирает вторую партию пассажиров и уходит в Лаврентьевскую культбазу. Разбитый самолет Рида остается на нашей территории под охраной, сам Рид садится на самолет Гильома. Один «Стирмер» оставляется на мысе Северном в виду дефектов мотора, летчик Кроссен летит на самолете вместе с Ионгом.

Погода первых чисел марта была хотя и не совсем удовлетворительной, но позволила бы вылететь, если бы не телеграммы из Теллора (на американском берегу): «Снежный шторм, ветер 8 баллов, видимость отсутствует».

4 марта мыс Северный, около которого в эту зиму происходили такие бурные события, перестал быть «аэропортом». Радист «Нанука», пропищав утром полчаса на своем ключе и затем получив из пишущей машинки, сказал, что погода в Теллоре «не очень плохая».

Собачьи нарты в полчаса разнесли по территории «Ставрополь» и чукотским ярангам весть, что самолеты готовятся к полету, и к мысу Северному стали стягиваться местные жители.

Три самолета, сделав по кругу над мысом, взяли курс на место гибели американцев. Я шел справа от Ионга и через 45 минут увидел траншеи, которыми мы перерезали весь район, где разыгралась трагедия.

Мотор гудел ровно, самолеты то весело нагоняли друг друга, то растягивались. Показалась Колючинская губа. Галышев, качнув в знак приветствия своим «Юнкерсом», пошел вправо к заливу Лаврентия.

У мыса Сердце-Камень стало покачивать. Я поднялся выше, до 2.000 метров, и впереди засерело Берингово море. Оно не засинело как южные моря, а именно засерело; очень разителен был контраст между цветными переливами льдов в горах и однообразием поверхности моря, клубившегося парами и уходившего на юг в темную полосу чистой воды. Где-то внизу, почти под крылом, промелькнул скалистый, обрывающийся прямо в воду, мрачный мыс Дежнева.

В голове пронеслось:

— Это последний кусок Сибири, последний кусок советской земли... Итак, я делаюсь «американцем».

Хлопаю Фарнха по плечу:

— Ну, браток, мы над Америкой!

Он не слышит, конечно, но, повидимому, понимает, смеется.

Ровно гудит мотор, под крылом тянется стальная пелена моря, впереди белеют острые вершины мыса принца Уэльского. На море появляются «забереговые» льдины, и неприятное чувство полета на лыжах над водой проходит. Под самолетами—привычная белая даль без признаков жилья, такая же однообразная и монотонная, как и на Чукотке. Закладываю самолет на вираж. Разворачиваюсь на девяносто градусов и вдоль береговой кромки иду на юг до самого Теллора.

Машина резко качалась от сильных порывов ветра, мела пурга и было очень холодно. Сделав несколько кругов над городом и определив местонахождение предательских проводов радиостанции, я пошел на посадку.

Первая посадка в Америке прошла благополучно. Стало спокойно на душе, и, развернув машину через левое крыло, я стал подруливать к американским самолетам. Сбоку бежали люди, щелкали аппаратами и что-то кричали. Когда мы с Фарнхом вылезли из самолета, нас прежде всего установили у стабилизатора самолета, несколько раз сняли, и затем только мистер Баррен, мэр города, сказал свою приветственную речь.

5 марта мы вылетели с Ионгом из Теллора через Ном и Нулато в Руби-на-Юконе. Стоял ветреный, хмурый день, по земле неслась понизовка, в воздухе болтало, но теперь мы знали, что впереди чистое небо и улучшение погоды: на Аляску надвигался антициклон. В Номе сесть не представилось возможным, аэродром был весь в застругах с «трамплинами».

В районе города Ном, богатейшем золотоносном районе, местность была заселенная. Дальше—снова безлюдье, белая равнина. За горами у Нулато, по тайге поползла широкая белая лента, изгибаясь вправо и влево, разрываясь островами на фарватер и притоки. Это тянулся замерзший Юкон. Мой самолет летал в свое время над богатейшим советским золотоносным районом — Алданом. Теперь он—над «золотым запасом» Аляски, над Юконом — литературной родиной Джека Лондона.

По Юкону тянется узкая дорожка для собачьих нарт, на берегу стоят красные здания телеграфа, начинают попадаться селения и прииски. Вот на левом высоком берегу вырисовался Руби — конец нашего сегодняшнего полета. На ровном без торосов льду, покрытом снегом, наставлены елочки, ограничивающие аэродром. Самолет мягко плюхается в пушистый снег, подруливает к берегу и останавливается.

Вечером пришла телеграмма из Фербенкса. Наш прилет ожидается к 3 часам дня.

Низко над Юконом, на высоте 100 метров, несутся три самолета. В середине американец Ионг с Кроссеном, слева Гильом и канадец Рид, справа я. Жители закидывают вверх головы и, повидимому, с удивлением рассматривают знаки на крыльях «Юнкерса». Телеграф уже разнес по всему Юкону весть, что летчики Эйельсон и Борланд совершают свой последний воздушный путь и, что «серебряная» машина с непонятными знаками — из далекой суровой страны, из «Сиберии». У города Танана попадаем в полосу метели, пробиваемся и выходим к железнодорожному мосту. Под крылом железная дорога, идущая в Фербенкс. Не нужны больше компас и курсы. Вдали сияет правильно распланированный город, минуты становятся длиннее.

Самолет Ионга, самолет Гильома и мой самолет — на аэродроме. Крик толпы и приспущенные флаги на зданиях. Я вылезаю из кабинки. Директор «Аляска-Эруэйс» распоряжается закреплением самолетов, кто-то на русском языке представляет меня мэру города де-Лявернy, жене Борланда и отцу Эйельсона.

Я обращаюсь к ним с такими словами:

— Личного горя не могут заглушить официальные речи и соболезнования. Я, как собрат по работе погибших летчиков, знаю, что самую тяжелую утрату понесли вы, жена и отец, и слова мало тут чем помогут. Помните только всегда, что ваш муж и сын погибли на посту преодоления беспредельных просторов Арктики, погибли, борясь до последней секунды со стихией. Разрешите вручить вам этот штурвал, как постоянное напоминание, что по героям не плачут, и, пожалуйста, не благодарите меня. Советский народ послал меня, как рядового собрата, выполнить это дело, и я только могу скорбеть, что привез вам не живых сына и мужа...

В ответ—слезы жены и детей, слышны сдерживаемые слезы отца, похлопывание по плечу и «гут мен командор».

Мы пробыли несколько дней в Фербенксе и затем всей экспедицией, погрузив тела покойных в вагон, отправились в путь по Аляске, в город Сьюард, где пересели на пароход. В городе Джуно я был принят губернатором Аляски Джо Парксом, который вручил мне очень лестное письмо и свой портрет. Затем, отдав последний долг Эйельсону и Борланду в Сиэттле, мы там же погрузили свой самолет на советский пароход и через Калифорнию направились домой. В Сан-Франциско и на Гавайских островах американская общественность устроила нам очень сердечный прием с нескончаемыми благодарностями. В Японии я был принят послом США Кестелем и японским начальником авиации генералом Нагаока. Пересекши Японию по железной дороге и проехав двое суток на пароходе, я прибыл во Владивосток.

Из жизни челюскинцев: на льдине (в центре — тов. О. Ю. ШМИДТ).

Я летал с Водопьяновым и Молоковым.

Телеграммы взбудоражили Хабаровск: пожар на Охе, нефтеносном районе острова Сахалина. Необходим самолет, чтобы выявить зону распространения огня. **Водопьянов** вызвался лететь. Не зная маршрута, без наличия оборудованных посадочных площадок, в неблагоприятную для полетов погоду Водопьянов из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре долетел в рекордный срок—3 часа 47 минут—и немедленно вылетел дальше.

Три раза Водопьянов с лесниками на борту самолета пытался добраться до Охи, несмотря на отсутствие видимости. Напрасно. Вихрь сносил самолет в сторону. И лишь на четвертый раз Водопьянов буквально прорвался сквозь толщу сырых облаков. Только благодаря его полету удалось разведать направление пожара и прекратить его. Можно сказать, что спасение нефтеносного района на Охе—большая заслуга Водопьянова.

С летчиком **Молоковым** мне пришлось летать в 1932 году по неисследованным притокам Енисея—Курейке и Нижней Тунгуске. Это было начало освоения тунгусского угольного месторождения.

Мы только что оторвались от залива Игарки, сделали вираж над островом, как выключился один мотор. Самолет быстро накренился на бок, спускаясь ниже и ниже. Без малейшей паники, как будто ничего не случилось, Молоков умело спланировал трехмоторный гидроплан на воду.

Летевшие с нами «видавшие виды» полярники предложили отказаться от полета, но через несколько минут мы уже были над хребтами Тунгусских гор.

При посадке на Курейке, у рудника, река словно отгорожена высокими горами. В ущелье рождались и пропадали вихри. Молоков спокойно сел на воду. Распростертые крылья громадной птицы почти упирались в оба берега реки. У нас не было никакой надежды оторваться от воды, так как площадка для взлета была до мизерности мала.

Пустив моторы, Молоков прислушивается к их гортанному звуку. Еще миг, и мы, не успев сообразить, уже летим над зданиями рудника.

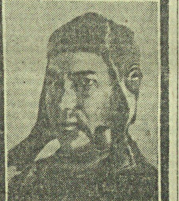
Героическая смелость, хладнокровие и опыт—характерные черты наших полярных летчиков.

ПИЛОТ-ПОЛЯРНИК.

Борис Могилевич.

Первое радио О. Ю. Шмидта из ледяного лагеря принесло печальную весть: «Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз **Могилевич.** Он был придавлен бревном и увлечен в воду...»

Могилевичу было всего 26 лет. Молодой, жизнерадостный, он пользовался любовью всего состава экспедиции.



С 13 лет он работал сезонником, потом ушел на завод. Семнадцати лет вступил в ленинский комсомол, являлся активным работником ленинградской организации.

В составе экспедиции тов. Могилевич выполнял весьма ответственную работу по снабжению «Челюскина». Дисциплинированный, преданный большевик, он принял самое горячее участие в формировании и переброске аварийного запаса продовольствия и снаряжения на лед.

СТРАНА ГЕРОЕВ

ПИСЬМО тов. МОНГЕРА.

«Глубоко тронут и восхищен необыкновенным геройством и отвагой спасителей челюскинцев. Я горжусь тем, что нахожусь в стране и среди людей, где родятся подобные герои. Был бы счастлив лично и крепко пожать руку героям.

Прошу передать им горячий привет.

Краснознаменец, иностранный специалист завода «Серп и молот» англичанин МОНГЕР.

ПИТОМЦАМ НАШЕЙ ШКОЛЫ.

Школа морских летчиков имени *СТАЛИНА* горячо приветствует и поздравляет с высокой наградой своих питомцев и бывших инструкторов товарищей *МОЛОКОВА, ЛЯПИДЕВСКОГО, ЛЕВАНЕВСКОГО* и *ДОРОНИНА*. Вы показали миру, что может сделать советский летчик на советском самолете. На этих героических образцах воспитаются новые кадры летчиков-сталинцев. С гордостью заносим ваши имена на доску почета школы.

Начальник школы БОЖАНОВ.

СОСТОЯНИЕ ЗДОРОВЬЯ ТОВ. ШМИДТА.

НЬЮ-ЙОРК, 20 апреля. (ТАСС). Как передают из Нома (Аляска), доктор Шварц, представитель ведомства здравоохранения в Номе, сообщил, что состояние здоровья тов. Шмидта определенно улучшилось.

В РАЙОНЕ КОЛЮЧИНА — ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ.

Москва, тов. КУЙБЫШЕВУ.
Главсевморпуть, тов. ИОФФЕ.

ВАНКАРЕМ, 20 апреля. **(Аварийная).** Двадцатого апреля отсутствует видимость в районе Колючина. Самолеты не работали.

Председатель чрезвычайной тройки ПЕТРОВ.

«СТАЛИНГРАД» МЕДЛЕННО ДРЕЙФУЕТ НА ЗАПАД.

ПАРОХОД «СТАЛИНГРАД», 20 апреля. **(По радио от специального корреспондента «Правды»).** «Сталинград» трое суток стоит на виду у острова Матфея, медленно дрейфуя на запад. Под влиянием ветров окружающее нас поле дало трещину в несколько метров шириной. Сейчас на «Сталинграде» оживление. Капитан Сидиев распорядился взорвать аммоналом льдину, за которой — чистая вода, чтобы воспользоваться разводьем и попытаться пройти к северу.

Л. ХВАТ.

«СМОЛЕНСК» — ВО ЛЬДАХ.

ПАРОХОД «СМОЛЕНСК», 19 апреля. **(Радио спец. корр. «Правды»).** Сегодня продвинулись на север на 5 миль. Льды сгустились, проход стал невозможен. Стали на ледяном якоре в закрытой прогалине. Все видимое пространство покрыто битым нагроможденным торосистым льдом. Завтра посылаем воздушную разведку.

ЗЛОБИН.

ПОСЛЕДНЯЯ РАДИОГРАММА ЧЕЛЮСКИНСКОГО ПЕРЕДАТЧИКА.

АРХАНГЕЛЬСК, 19 апреля. **(Спец. корр. «Правды»).** Сегодня передатчик «Челюскина» отправил из Ванкарема последнюю радиограмму. Действие передатчика за ненадобностью прекращено.

СЕРЕБРЕННИКОВ.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ХУРАЛА И СОВЕТА МИНИСТРОВ ТУВИНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ.

НКИД получено от президиума Хурала и совета министров Тувинской народной республики следующее поздравление по поводу спасения челюскинцев.

«Президиум Хурала и совет министров Тувинской народной республики, выражая свою радость и восхищение по поводу спасения челюскинцев, передают горячее поздравление правительству СССР с необычайными победами страны Советов». (ТАСС).

За овладение техникой! За высокую авиационную культуру!

Ко всем организациям Осоавиахима, комсомола, профсоюзов, ко всем рабочим и трудящимся СССР.

С величайшей радостью мы встретили весть о спасении героических челюскинцев. Неизмеримой гордостью наполнились наши сердца за нашу родную авиацию, выдвинувшую на спасение челюскинцев отважных, смелых, мужественных, беззаветно преданных делу рабочего класса пилотов: **Ляпидевского, Леваневского, Молокова, Каманина, Слепнева, Водопьянова, Доронина,** которые в исключительно трудных условиях Арктики пробились через густые туманы, горы, пургу, леденящие кровь морозы и спасли героев Арктики.

Наша обязанность—учиться и работать так, как работали на Севере герои нашей страны, и включиться в борьбу за Арктику, за освоение великого Северного морского пути.

Мы, рабочие, инженеры, техники, комсомольцы, осоавиахимовцы, пилоты, планеристы **завода им. Десятилетия Октября,** обязуемся с еще большим энтузиазмом и настойчивостью, под руководством нашей коммунистической партии, ее ЦК и вождя товарища **Сталина,** бороться за освоение авиационной техники. Мы обязуемся превратить наш орденоносный завод в завод-крепость обороны, где каждый работающий ударник не только будет «работать много лучше, упорнее, энергичнее, обязательно культурно и обязательно честно» **(Ворошилов)** и давать изящную, прочную, высокую по качеству продукцию, но и научится владеть этим могучим оружием, чтобы в любой момент, когда это понадобится, суметь смертельно поразить наших врагов. Для этого **мы в программу технической учебы обязуемся ввести предметы по изучению не только техники производства, но и управления производимой продукцией.**

Беря на себя эти обязательства, мы об'являем поход за освоение высот авиационной техники, техники планеризма, парашютизма с тем, чтобы к 18 августа—дню авиации—выйти с рекордными показателями, достойными нашей героической авиации.

Обращаемся ко всем организациям Осоавиахима, комсомола, профсоюзов, ко всем аэроклубам, школам, планерным станциям, планерным и авиамодельным кружкам с предложением включиться в поход имени героев Арктики—героев нашего Советского Союза

за лучшее освоение техники своего производства,

за лучший, безаварийный аэроклуб,

за лучшую школу, планерную станцию,

за лучший кружок,

с присвоением в итоге похода лучшим авиационным организациям и кружкам **имени героев Арктики.**

Вперед, за овладение техникой производства, за высокую авиационную культуру, за укрепление многомиллионного Осоавиахима!

Да здравствует ленинская коммунистическая партия большевиков, организатор социалистических побед и ее вождь товарищ **Сталин!**

По поручению рабочих завода им. Десятилетия Октября:

Директор завода **Митневич,** парторг завода **Нестеров,** предзавкома **Озеров,** секретарь комитета ВЛКСМ **Пегов,** председ. ОСО **Курков.**
ОРДЕНОНОСЦЫ: Танизер, Игнатьев, Ивлев, Вассерман, Баранов, Шпак, Альен, Тихонова, Тарасов, Фельдман, Чурилкин, Мойсеев.
УДАРНИКИ: Баранов, Лисицын, Проскуряков, Киш, Морозова, Апольцев, Киселева, Кабанов, Тарасов, Исаев, Климкович, Федулов, Савельев, Трусов, Хадакевич, Олефир, Носов, Алексеева, Малышев, Зуннов, Могила, Духов, Лисицын, Наумов, Старых, Бретытовский,

С. Иоффе.

Во льдах Арктики.

Тринадцатого февраля коварное сжатие льдов Чукотского моря нанесло тяжелое повреждение корпусу ледокольного парохода «Челюскин». Судно пошло ко дну, люди в образцовом порядке высадились на лед.

Верные сыны советской страны — челюскинцы штурмовали Арктику. Когда же предательские об'ятия льдов истребили их судно, — на помощь пришли красные летчики. Началась тяжкая, опасная борьба. Ровно через два месяца—13 апреля — советскими летчиками была снята со льда и доставлена на материк последняя группа челюскинцев. Самолеты победили.

О героической жизни лагеря и подвигах пилотов знают многомиллионные массы современников. Бесстрашных завоевателей Севера будут воспевать грядущие поколения.

Выращенный комсомолом тов. **Каманин**—новый человек в Арктике. Блестящий пилот, прекрасный организатор, несравненный командир своего исторического звена, он быстро показал однако и в условиях Арктики всю мощь своего летного дарования.

Вот тов. **Молоков.** Организаторские способности не являются самой сильной его стороной. Исключительно скромный, тов. Молоков — один из самых лучших пилотов Северного морского пути. Этот невозмутимый в спокойный человек в воздухе творит чудеса. Летая обычно на тяжелой морской машине в Карском море, он ухитрился на легкой машине «Р-5» вывезти тридцать девять челюскинцев. Это Молоков в облачный день 8 апреля $2\frac{1}{2}$ часа кружил в воздухе, стараясь сквозь пелену тумана найти лагерь.

Неустрашимый, храбрейший из храбрых летчиков тов. **Водопьянов.** При первом сообщении о гибели «Челюскина» он предложил отправить его на Север, и, несмотря на перенесенную недавно болезнь, свою миссию выполнил блестяще.

Многоопытные, искушенные в многочисленных и постоянных полетах на Севере, неутомимые пилоты тов. **Доронин** и тов. **Галышев** вписали в историю северной авиации блестящие страницы.

Спокойный, уверенный в себе и в своем изумительном летном искусстве тов. **Леваневский** и энергичный, предприимчивый, отменный пилот тов. **Слепнев,** летая на неизвестных им ранее машинах, с честью выполнили свой долг.

Заслуженно стал героем Союза и сравнительно молодой летчик тов. **Ляпидевский,** который доказал возможность посадки в лагере на тяжелой машине «АНТ-4» и которому выпала великая честь вывезти из лагеря первую группу челюскинцев — женщин и детей.

Известный полярный пилот тов. **Бабушкин** на самолете «Ш-2», с трудом, кое-как исправленном в «мастерских» лагеря, сумел все же перелететь с механиком Валавиным на материк, произведя перед тем ледовую разведку.

Но самолеты не могли бы так успешно работать **без радио.** На льдине аварийная радиостанция была в руках выдающегося полярного радиста тов. **Кренкеля.** Его верным помощником был тов. **Иванов.** В Уэллене, не покладая рук, до изнеможения работали тов. **Людмила Шрадер** и механик тов. **Гащунин.** Радист мыса Северного тов. **Хаполяйнен** первым сообщил стране о гибели «Челюскина» и месяц работал один, без отдыха и почти без сна, покуда не пришел на помощь, пешком с парохода «Хабаровск», радист тов. **Непряхин.** Когда Правительственная комиссия предложила по метеорологическим соображениям **перенести базу из Уэллена в район Онман—**Ванкарем, была создана аварийная радиостанция, и на долю радиста тов. **Силова** с зимующего парохода «Анадырь» выпала исключительная тяжесть связи с лагерем и соседями.

Цепь радиостанций к западу от мыса Северного обеспечивала боевому Чукотскому штабу связь с центром. Передатчики вели радиостанции на мысе Челюскин (тт. **Карягин, Григорьев, Бохман),** на острове Диксон (тт. **Михайлов, Крупин, Матюшкин, Козлов),** на Югорском Шаре (тт. **Остальцев, Бурухин, Степанов, Мухачев).** В тяжкие минуты выручали радиостанции на о. Медвежьих и в бухте Тикси.

Радисты и механики по справедливости должны быть признаны одними из организаторов чукотской победы. Колоссальную помощь оказало и местное население — чукчи.

В самом лагере сделали все, чтобы обеспечить работу самолетов. Была продумана система опознавательных знаков, для облегчения ориентировки пускали густой дым, ежедневно расчищали и сооружали аэродромы и т. д.

Во главе лагеря стоял храбрейший командир славного корпуса полярников **Отто Юльевич Шмидт.** Этот человек спаял состав экспедиции в мощный коллектив. О героизме начальника лагеря, о бесстрашии и неутомимости его штаба и бойцов знает весь мир.

Руководство всеми работами по оказанию помощи челюскинцам, как известно, было сосредоточено в руках Правительственной комиссии. Руководитель комиссии тов. **Куйбышев** свои мероприятия проводил настойчиво, систематически, с неумолимой планомерностью. Мероприятия эти были продуманы до конца и рассчитаны на преодоление случайностей и неожиданностей, которыми так изобилует Арктика. Планы увенчались полным успехом.

Трудящиеся Советского Союза знают, кто вдохновлял решения комиссии. Каждый посылаемый на Север самолет, каждый направляемый в Берингово море пароход, каждая передаваемая по радио **директива были предуказаны вождем нашей партии товарищем Сталиным.**

□ □ □

В Арктике условия работы особенно тяжелы. Здесь больше, чем где бы то ни было, нужны резервы. Вводимые в операцию средства должны быть, выражаясь языком нашего военного устава, **эшелонированы в глубину.** Именно эта идея была положена в основу проведенных мероприятий.

На побережье была создана чрезвычайная тройка во главе с тов. **Петровым.** Были мобилизованы ресурсы, местный транспорт использовали для создания продовольственных баз и подвоза горючего. А для передвижения из лагеря на материк нужно было взвесить следующие четыре возможности:

1. Предложить участникам лагеря самостоятельно двигаться к берегу по льду.
2. Двинуть с побережья в лагерь нарты с собачьими упряжками и лодки-каяки.
3. Использовать авиацию.
4. Использовать ледоколы.

Каким путем действовать? — вот первый вопрос, возникший у всех нас.

В лагере среди состава экспедиции находились женщины и дети, ученые преклонного возраста, — люди физически не особенно сильные. **Нельзя было, следовательно, дать директиву о движении по льду, так как это означало бы, что наиболее сильные будут продвигаться, хотя и с большим трудом и огромным риском, а более слабые обречены на гибель.**

Помощь с берега на нартах в условиях Чукотки также не сулила успеха. **Постоянный дрейф льда, ломка его и торошение создают исключительные трудности для сообщения по льду в этом районе.** Нельзя, следовательно, было строить расчеты и на движение в лагерь на собаках.

Продвижение в лагерь ледоколов заняло бы весьма продолжительный промежуток времени, особенно учитывая то обстоятельство, что наиболее пригодные для этого ледоколы находились или готовились к ремонту. Однако было решено, в качестве одного из резервов, послать ледоколы: **«Красин»** из Ленинграда, организовав его особо срочный ремонт, и **«Литке»** из Владивостока, отремонтировав его в одном из доков Японии.

В качестве основного был избран путь использования **авиации,** хотя все отлично сознавали, какие трудности придется преодолеть. Ведь такие выдающиеся полярные исследователи, как **Риссер Ларсен, Свердрупп** и другие открыто высказывали **сомнения в возможности использования авиации.** Ларсен писал, что посылка самолетов — рискованный эксперимент и только крепкий ледокол является надежным. Опыт показал, что эти опасения не оправдались. Наша героическая авиация выполнила свой долг до конца.

Надо, однако, подчеркнуть, что намеченные мероприятия учитывали **возможность и — более того — неизбежность всяких неудач.** Тщательное изучение имеющихся данных показало, что количество летных дней в марте на Чукотке весьма ограничено. В апреле летных дней должно быть значительно больше, погода позволяет даже применить дирижабли. Было предложено обратить особое внимание на создание посадочных площадок, баз горючего, примитивных ремонтных мастерских. Летную базу было предложено перенести из Уэллена в район Ванкарем—Онман, что полностью себя оправдало.

Находившиеся на Чукотке самолеты—три тяжелых и один легкий — частью были неисправны и не могли **гарантировать** успех. Поэтому были приняты меры к переброске на Север дополнительных самолетов. Чтобы облегчить им задачу продвижения по малоисследованной и необычайно трудной трассе, было решено часть самолетов продвинуть на пароходах насколько возможно севернее. Пароходы зимой направлялись из Владивостока только до Петропавловска-на-Камчатке. Тем не менее, после тщательного изучения имевшихся наблюдений за Охотским и Беринговым морями, было установлено, что пароходы могут пойти на Север дальше Петропавловска, при благоприятных условиях дойти до Анадыря, а быть может и до бухты Провидения. Уже 15 февраля, через два дня после гибели «Челюскина», было предложено направить на Север с Камчатки пароход **«Сталинград»** с двумя легкими самолетами и запасом горючего. Одновременно было решено отправить из Владивостока 5 самолетов «Р-5» с добавочными баками и два самолета «У-2». Эти 7 самолетов были отправлены на Север на пароходе **«Смоленск»** 28 февраля.

Дальнейшие события показали, что пароходы «Смоленск» и «Сталинград» не могли дойти до Анадыря, но они достигли Олюторки, где выгрузили самолеты. Таким образом, звено **Каманина** получило возможность высадиться на далеком Севере, сэкономить время и вылететь в крайне неблагоприятный для полетов месяц не из Владивостока, а из значительно более северного пункта.

Одновременно изучался и другой резервный вариант: переброска самолетов из **Аляски.** В этих целях 17 февраля были направлены туда через Америку тов. **Ушаков** и летчики **Слепнев** и **Леваневский.** В Номе были приобретены машины, одна из которых под руководством тов. Леваневского впоследствии доставила тов. Ушакова на побережье, а другая во главе с тов. Слепневым приняла непосредственное участие в операции.

Параллельно отправлялись самолеты на Север и по воздуху. 25 февраля последовала телеграмма тов. Куйбышева о посылке из Хабаровска многоместных пассажирских самолетов под командованием **Галышева** и **Доронина.** Через два дня была дана директива отправить из Хабаровска летчика **Водопьянова** с его специально оборудованной машиной.

Вслед за ними готовилось **третье** звено самолетов. В начале марта было принято решение об отправке из Владивостока на пароходе **«Совет»** летчика тов. **Болотова** с его машиной **«Т-4»,** имеющей наименьшую посадочную скорость, и летчика тов. **Светогорова** с «летающей лодкой» (на лыжах). На этом же пароходе были отправлены аэросани, резиновые лодки, поплавки и, в качестве нового резервного средства, **два мягких дирижабля—«В-2» и «В-4».** Пароход отошел из Владивостока 25 марта.

□ □ □

Краткий перечень всех этих мероприятий дает представление о том, что средства спасения направлялись планомерно, в строгой последовательности, эшелонами. **Если бы отказало одно какое-либо средство, его можно было бы восполнить другим.** Так оно и случилось. Из пяти самолетов звена Каманина приняли непосредственное участие в операции только два. В самый разгар подоспели на помощь самолеты Доронина и Водопьянова. В резерве оставались Галышев в Анадыре, Болотов и Светогоров—на «Сталинграде» и три легких машины на «Смоленске» и т. д.

Большие опасения внушало состояние льдины и ее дрейф. Течения в Чукотском море далеко еще не изучены. Материал, которым мы располагаем, весьма ограничен. Однако наблюдения экспедиции «Литке» в 1929 г. и особенно гидрологические работы тральщика в 1933 году давали основание полагать, что течения в районе гибели «Челюскина» направляются по замкнутой кривой, центр которой находится недалеко от места аварии. Капитаны **Бочек** и **Миловзоров** подтверждали эту гипотезу. Этот расчет имел далеко не академическое значение. Если бы льдина двинулась на север или на восток, она попала бы в полярный пак, и спасение лагеря стало бы гораздо более трудным. **Пришлось бы по-иному организовать всю операцию.**

□ □ □

Необходимо подвести некоторые итоги **в освоении Северного морского пути.**

Плавание в **Карском** море при помощи мощных ледоколов, авиоразведки и полярных станций в настоящее время совершенно обеспечено. Налажены регулярные морские рейсы большого количества судов в устья Оби и Енисея. Версия об этом море, как о «ледяном «погребе» (термин Бера) канула в вечность.

Большие трудности для плавания представляет еще район северо-западной оконечности **Таймыра.** Однако опыт 1933 года показал, что наличие здесь мощного ледокола, серьезной авиоразведки и стационарных наблюдений может обеспечить надежное сообщение. Конечно, этот район еще подлежит дальнейшему изучению, и потребуется много усилий, чтобы установить там такие же регулярные рейсы, как в Карском море.

Море **Лаптевых,** куда вливаются воды Лены, мелководно, но в ледовом отношении трудностей не представляет. Точно так же особых затруднений нет и в **Восточно-Сибирском** море, примерно, до меридиана Чаунской губы. Дальше на восток вновь начинаются исключительные трудности, преодоление которых является нашей серьезной задачей. Однако опыт колымских экспедиций показывает, что плавание от Колымы до Владивостока на две трети уже сейчас обеспечивается даже на обычных транспортных судах. Если же в этом районе поставить серьезные наблюдения за льдом, иметь мощные дежурные ледоколы, обеспечить планомерную авиоразведку, — можно с уверенностью рассчитывать, что необходимые условия плавания будут обеспечены и здесь. В 1933 году были заложены первые форпосты по изучению этого района — **созданы станции на мысе Северном и на островах Медвежьих.** В этом году создаются **новые** полярные станции, усиливается радиосвязь, расширяются авиационные средства. Все эти мероприятия, конечно, должны дать значительный эффект.

Полярник Свердрупп недавно высказал сомнение о возможности установить связь между Леной, Индигиркой и Колымой. Между тем, эта связь при нынешнем уровне советской техники может быть осуществлена без особого труда. Об этом свидетельствуют не только имеющиеся научные материалы, но и наблюдения местных жителей. В прошлом году мне пришлось быть на Лене, проделав на самолете около 5 тысяч верст. По единодушному заявлению местных исследователей, связь между Леной, Яной, Индигиркой и Колымой не представляет летом особых трудностей. Местные работники лишь требовали от нас энергично приступить к созданию соответствующего флота. Меры в этом отношении принимаются. Так, в 1933 году заложена на Лене, близ деревушки Пеледуй (около Витима) **верфь.**

Само собой разумеется, организация Северного морского пути требует его широкого оснащения современными техническими средствами. Тов. Шмидт в своих статьях, отправленных по радио с парохода «Челюскин» и из лагеря, наметил основную программу работ: создание сети полярных станций, ледоколов, авиации, развертывание гидрографических работ и т. д.

Основным средством для преодоления ледовых преград в Арктике и для освоения Северного морского пути являются **ледоколы.** У нас линейных ледоколов для обслуживания всей трассы недостаточно. В этом году мы приступаем к строительству новых ледоколов. События этой весной показали, что здесь надо торопиться.

Одновременно наша передовая, так много уже сделавшая, **авиационная промышленность** должна дать еще более современные, еще более совершенные образцы самолетов для работы в Арктике (морские лодки, приспособленные для работы зимой на льду, гидросамолеты на поплавках, легкие машины с наименьшей посадочной скоростью и моторами воздушного охлаждения, могущими работать при крайне низкой температуре, и т. д.). Что эту задачу наша авиационная промышленность сможет выполнить быстро и в кратчайший срок, не подлежит никакому сомнению.

Необходимо усилить и **радиосвязь.** В цепь 21 северной радиостанции должны быть включены новые мощные, более современные, более технически оснащенные звенья. Создание этих полярных станций должно стать предметом особой заботы Наркомтяжпрома. Наконец, необходимо усилить **гидрографию** Главсевморпути, дав ей необходимое количество деревянных судов и особенно моторов.

Советская страна, с таким вниманием следившая за спасением челюскинцев и оказавшая уже нашим полярникам неоценимые услуги, несомненно поможет оснастить трассу Северного морского пути всеми необходимыми для успешного плавания средствами.